DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Nr. 16. Warszawa, dnia 30 września 1933 r. Rok XV

I. LOTNICTWO.

TREŚĆ:

SPRAWY LOTNICTWA CYWILNEGO.

125.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dn. 25 marca 1933 r. Nr. L-I/118/1 w sprawie przestrzegania obowiązujących przepisów lotniczych.

Ciągle jeszcze zdarzają się w polskiem lotnictwie sportowem wypadki lotnicze, spowodowane karygodną lekkomyślnością, których wynikiem jest śmierć lub ciężkie zranienie załóg, względnie osób przewożonych, a ponadto zniszczenie sprzętu lotniczego, przekazanego temu lotnictwu przez Skarb Państwa lub zakupionego z funduszów zebranych przez społeczeństwo.

W wypadkach takich zginęli: w Lublinie—mechanik ś. p. Laudański, w Warszawie — pilot ś. p. Trzetrzewiński wraz ze ś. p. Makowskim, przedstawicielem prasy warszawskiej, w Katowicach — pilot ś. p. Prabucki, w Wilnie — ś. p. J. Dłuska, w Krakowie — ś. p. Pacuła, w Polichnie — ś. p. Olszewski i ś. p. Koncki.

Ostatnie ofiary świadomego omijania obowiązujących przepisów i lekkomyślności to ś. p. Pluciński i ś. p. Hilchen z Aeroklubu Poznańskiego.

Ponadto należy zanotować cały szereg wypadków, które na szczęście nie pociągnęły za sobą śmiertelnych ofiar w ludziach, lecz jednak prawie zawsze lżejsze lub cięższe uszkodzenia cielesne załogi oraz uszkodzenie sprzętu lotniczego.

Na zasadzie przeprowadzonych dochodzeń okazuje się, iż z reguły wypadki te mają miejsce wskutek nieprzestrzegania przepisów lotniczych.

Wypadki te są jaskrawem i tragicznem potwierdzeniem katastrofalnych skutków omijania i lekceważenia obowiązujących przepisów.

Przepisy i zarządzenia są wydawane na podstawie długoletniego, wszechstronnego doświadczenia praktycznego i teoretycznego, zarówno międzynarodowego, jak i własnego w dziedzinie lotnictwa i mają na celu zapewnienie jaknajwiększego bezpieczeństwa, zarówno korzystającym z samolotów, jak i wszystkim innym, którzy mogą być poszkodowani wskutek wypadku lotniczego.

Tego rodzaju wypadki lotnicze mają moralnie nadzwyczaj ujemne znaczenie dla naszego lotnictwa, pomijając straty w ludziach i sprzęcie.

Najmniejszy nawet wypadek, bez poważniejszych skutków, jest przedstawiany w prasie jako sensacyjna katastrofa lotnicza. Przyczynia się to do depropagandy lotnictwa i odstraszania czynników społecznych i szerokich mas społeczeństwa nietylko od lotnictwa sportowego, lecz nawet i od posługiwania się komunikacją lotniczą (po każdym wypadku lotniczym frekwencja pasażerów na linjach komunikacyjnych zmniejsza się).

Z powyższego wynika, że nieprzestrzeganie i lekkomyślne lekceważenie przepisów lotniczych, które w następstwie powoduje wypadki lotnicze, jest świadomem działaniem na szkodę rozwoju lot-

nictwa w kraju i godzi w interesy państwowe oraz organizacyj lotniczych i sportu lotniczego.

Ministerstwo Komunikacji, zważając na ujemny wpływ wypadków lotniczych na rozwój naszego lotnictwa, starało się zawsze w ramach swych kompetencyj i możności przeciwdziałać im, wydając odpowiednie pouczenia i ostrzeżenia (vide okólniki Nr. L-73/30/A z dn. 20.I. 1930 r., Nr. 6/31 z dn. 14.IV. 1931 r., Nr. 10/31 z dn. 14.VII. 1931 r., Nr. 5/32 z dn. 17.VI. 1932 r. i t. d.).

Jak widać jednak, najlepsze w tej mierze intencje i dążenia państwowych władz lotniczych zarówno cywilnych, jak i wojskowych, ciągle jeszcze nie są zrozumiane przez zainteresowane organizacje i jednostki.

Uderzającym jest fakt, że prawie wszystkie wypadki miały miejsce wyłącznie na terenie Klubów Lotniczych, na sprzęcie klubowym, pilotowanym przez członków klubowych, często nawet należących do władz klubowych.

Świadczy to o braku dyscypliny i poczucia odpowiedzialności zarówno ze strony poszczególnych członków Klubów, jak ich zarządów i kierowników działalności lotniczej Klubów.

Na fakt ten zwracam po raz ostatni uwagę Klubom Lotniczym i polecam poczynić wszelkie możliwe kroki celem usunięcia zła, którego Ministerstwo Komunikacji absolutnie dłużej tolerować nie będzie.

Klub, którego członek lub członkowie spowodują lekkomyślnie katastrofę lotniczą nie będzie do końca roku budżetowego otrzymywać subwencyj finansowych i materjałowych, a w razie powtórzenia się faktów rozprzężenia się dyscypliny w danym Klubie, będę powodował rozwiązanie Klubu.

Niezależnie od tego sprawy będą kierowane na drogę sądową.

(Okólnik Nr. 3/33).

126.

Nr. L-I/107/9 z dn. 14 kwietnia 1933 r. w sprawie ścisłego przestrzegania uprawnień instruktorów szybowcowych.

Ministerstwo Komunikacji zwraca uwagę na konieczność ścisłego przestrzegania przez instruktorów szybowcowych uprawnień, wynikających z posiadanych przez nich upoważnień.

Instruktorzy, posiadający upoważnienia szkolenia w lotach **terenowych** nie mają prawa prowadzenia szkolenia za pomocą lotów wleczonych za samochodem lub samolotem.

(Okólnik Nr. 5/33).

127.

Nr. L-III/571/16 z dn. 18 maja 1933 r. w sprawie numerów ewidencyjnych dla szybowców.

Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że numery ewidencyjne dla szybowców będą przydzielane wyłącznie za pośrednictwem Biura Veritas i tylko dla tych szybowców, których budowa przed rozpoczęciem była zgłoszona do Biura Veritas i kontrolowana przez to Biuro.

(Okólnik Nr. 6/33).

128.

Nr. L-I/151/2 z dn. 7 czerwca 1933 r. w sprawie lotniczych imprez sportowych.

Niektóre Kluby Lotnicze, korzystające w swej działalności z rozlicznych materjalnych, finansowych i organizacyjnych pomocy rządowych, urządzają niejednokrotnie lotnicze imprezy sportowe, czy też propagandowe, względnie członkowie klubów pojedyńcze loty propagandowe, których celowość lub właściwy charakter mogą być kwestjonowane.

W związku z powyższem zawiadamiam, że Pan Minister Komunikacji zabronił urządzania jakichkolwiek imprez lotniczych, tak motorowych jak i szybowcowych bez uzyskania — poprzednio — zezwolenia Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji, niezależnie od charakteru imprezy czy też pojedyńczego lotu.

W piśmie o zezwolenie należy podać szczegółowe dane, co do celu, charakteru, miejsca i ewentualnych uczestników imprezy lub lotu, oraz osób odpowiedzialnych za ich wykonanie.

W stosunku do klubów, które nie będą się stosować do niniejszego zarządzenia, Ministerstwo Komunikacji będzie wyciągać wszelkie konsekwencje.

(Okólnik Nr. 7/33).

129.

Nr. L-I/35/10 z dn. 24 czerwca 1933 r. w sprawie tymczasowych upoważnień instruktorów szybowcowych.

Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości instytucyj i osób zainteresowanych, że, począwszy od daty niniejszego, **„Tymczasowe Upoważnienia" dla instruktorów szybowcowych nie będą wydawane bez opinji Kierownictwa Szkoły Szybowcowej w Bezmiechowej.**

W celu zatem uniknięcia zwłoki w załatwianiu podań o wydawanie takich upoważnień, podania te muszą być przesyłane do Bezmiechowej dla skierowania po zaopinjowaniu do Ministerstwa Komunikacji.

Osoby, posiadające już odnośne świadectwa z opinją Kierownictwa Szkoły w Bezmiechowej mogą składać podania bezpośrednio do Ministerstwa Komunikacji z dołączeniem zaopinjowanego świadectwa.

Podania przesyłane Ministerstwu Komunikacji bez świadectw i opinji Szkoły w Bezmiechowej **będą zwracane wysyłającemu bez rozpatrzenia.**

(Okólnik Nr. 8/33).

130.

Nr. L-I/120/30 z dn. 4 sierpnia 1933 r. w sprawie lotów statków powietrznych w pobliżu granic państwa i przez granicę państwa.

Loty zagranicę mogą być dokonywane jedynie na podstawie międzynarodowych umów lotniczych, zawartych pomiędzy Polską a państwami obcemi, a w braku tych umów, jedynie na zasadzie specjalnego pozwolenia państwa, do którego zamierza się dokonać lotu.

Niezależnie od konieczności zachowania warunków ustępu poprzedniego, zarówno statek powietrzny, jak i jego załoga powinny być zaopatrzone w przepisane przez polskie prawo lotnicze i umowy międzynarodowe dokumenty lotnicze, a ponadto załoga i pasażerowie statku powietrznego powinni posiadać przepisane paszporty zagraniczne wraz z odpowiedniemi wizami państw obcych.

Przy odlocie zagranicę oraz powrocie z zagranicy granice Państwa mogą być przelatywane jedynie w miejscach do tego celu wyznaczonych.

Loty wewnętrzne w pobliżu granic Państwa winny być dokonywane z zachowaniem wszelkich środków ostrożności i w odległości conajmniej od 2 do 5 klm. od linji granicznej, (specjalne środki ostrożności winny być przedsiębrane w dnie niepogody i mgliste), by nie spowodować nieostrożnego, a nielegalnego wkroczenia do obszaru obcego państwa i nie narazić się na zmuszenie do wylądowania i wszelkie inne wypływające z tego konsekwencje.

Reasumując powyższe, oraz zaznaczając, że nieprzestrzeganie powyższych warunków naraża odnośne władze polskie na interwencje władz obcych, Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że osoby winne nielegalnego przekroczenia granicy Państwa drogą powietrzną będą, niezależnie od konsekwencyj, jakie poniosą na obszarze państwa obcego, pociągnięte do odpowiedzialności karnej z art. art. 19 i 22 Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 23 grudnia 1927 r. o granicach państwa (Dz. U. R. P. Nr. 117, poz. 996), które przewidują dla tego rodzaju przekroczeń kary aresztu lub więzienia do jednego roku i grzywnę do 10.000 zł. lub jedną z tych kar, o ile dany czyn według powszechnych ustaw karnych nie podlega karze surowszej.

(Okólnik Nr. 10/33).

131.

Nr. L-III/431/6 z dn. 4 sierpnia 1933 r. w sprawie wiatromierzy „Wilda".

Ministerstwo Komunikacji prosi o zarządzenie przez podległe organa drogowe, aby wiatromierze „Wilda" na kolejowych posterunkach meteorologicznych na wniosek obserwatorów meterorologicznych były przynajmniej 1 lub 2 razy w roku smarowane oraz, gdy zajdzie tego potrzeba, słupy na których umieszczone są wiatromierze, naprawiane lub wymieniane.

W razie zepsucia się względnie zardzewienia górnej części wiatromierza, obserwatorzy meteorologiczni winni bezpośrednio zawiadamiać o tem Państwowy Instytut Meteorologiczny (Warszawa, Nowy Świat 72), który zarządzi wymianę zepsutej części na nową.

Wynikłe wydatki na remont i konserwację wiatromierzy należy zaliczać na Dz. 5 § 12.

(Okólnik Nr. 9/33).

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 66017. 29.IX.33. 3 000.

WARUNKI PRENUMERATY. Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika (Warszawa, ul. Chałubińskiego Nr. 4, pokój Nr. 123, II p. telefon Nr. 8-26-28). Prenumerata wynosi rocznie 8 zł, kwartalnie 2 zł. Cena każdego numeru 50 gr. Prenumeratę można uiszczać do P. K. O. za pośrednictwem konta czekowego Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 30658. Na odwrotnej stronie czeku nadawczego P. K. O. należy wskazać cel wpłaty.

Poszczególne numery są do nabycia w Administracji Dziennika Urzędowego M. K. lub w składnicach Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.

176